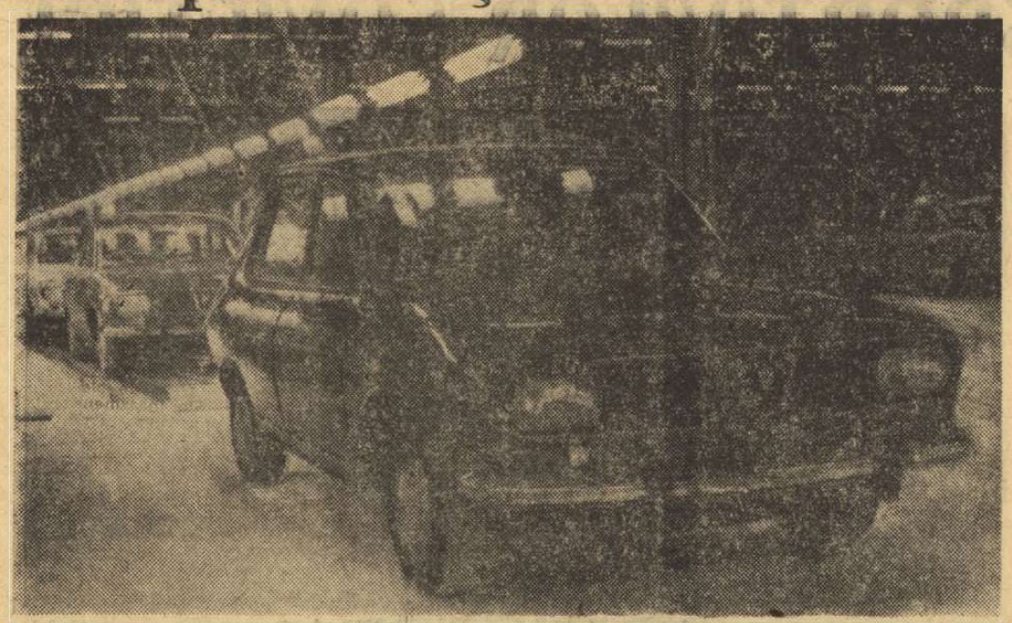
DACIA 1300
în producţia de serie



Dacia 1300 iese de pe banda de montaj

Uzina de autoturisme Piteşti creşte văzînd cu ochii, se maturizează. Această certitudine o ai nu numai cînd pătrunzi în halele moderne, scăldate în lumina bateriilor de neon, ci chiar de la distanţă. De departe, de pe şoseaua ce duce la Cimpulung, privirea descoperă noile clădiri, printre care un masiv bloc-turn, apărute de curînd şi destinate să întregească un complex uzinal vast.

Am trăit aceste plăcute surprize cu o săptămînă în urmă, urcînd promontoriul pe care se află leagănul autoturismului românesc. Abia intrat pe poartă, am dat cu ochii de o veche cunoştinţă: pilotul de încercare Pavel Chiorcea. Ne cunoscusem astăvară, în curtea uzinei, în timp ce-şi punea semnătura pe certificatele de ieşire în lume ale unui nou lot de „Dacia 1100". Acum, tînărul Chiorcea face acelaşi lucru, probează automobilele pe pistă, dar activitatea sa a devenit mai pretenţioasă. Benzile de montaj au început să debarce, la capătul lor, noul tip de maşină: Dacia 1300.

Care vă este impresia? — l-am întrebat pe unul din colegii lui Chiorcea. Răspunsul a venit prompt: excelentă! Maşina are un motor puternic, este confortabilă, „ţine drumul" foarte bine. Şi pentru a mă convinge practic de acest lucru, am fost invitat într-un tur de pistă. Apoi, împreună cu un grup de specialişti din întreprindere, am pătruns în halele de montaj, acolo unde, de-a lungul unei benzi ce înaintează mereu, Dacia 1300 îşi conturează profilul elegant.

Intrarea în fabricaţia de serie a unui nou autoturism a pus colectivului uzinei din Piteşti o serie de probleme suplimentare. Dar, folosind experienţa de pînă acum, el a reuşit să treacă peste greutăţile începutului şi să realizeze aproape 150 de exemplare din noul tip de maşină. Specialiştii francezi prezenţi în uzină pentru demarajul maşinii Dacia 1300 sînt mulţumiţi de colaborarea cu constructorii noştri. Emoţiile debutului nu le-au fost străine nici lor, cînd a început fabricaţia de serie, pentru că uzina din Piteşti este singură din lume (în afară de Regia Renault) unde prinde contur planul acestui nou autoturism.

Dan VASILIU

AUTO magazin

CINCI ZILE (ŞI TOT ATÎTEA NOPŢI) LA VOLAN

Nu ştiu de ce inginerul chimist Paul Năstase mă duce cu gîndul la Alain Bombard. Poate din cauză unei asemănări fizice. Poate din cauză că şi el, ca şi medicul francez, s-a „naufragiat de bunăvoie". Dar nu pe apele oceanului, ci pe drumurile ţării, într-un lung şi original test, la volanul maşinii sale Dacia 1100.

Împreună cu tehnicianul Mihai Marcarian şi cu studentul George Gheorghiu, inginerul Năstase a plecat din Bucureşti şi s-a întors în acelaşi loc, după ce a străbătut 5500 km non-stop cu automobilul. Aceasta a însemnat cinci zile şi tot atîtea nopţi de conducere neîntreruptă.

L-am întrebat cum i-a venit ideea acestui raid. Mi-a spus că la început se gîndea la o simplă plimbare prin ţară, cu maşina sa, abia ieşită de la ultima revizie, pentru a-şi petrece o parte din concediu. Dar, pe urmă, în minte i s-a conturat un plan mai îndrăzneţ: acela de a supune unui examen greu şi edificator, atît posibilităţile sale de şofer amator cît şi rezistenţa „Daciei". Intenţia a comunicat-o celor doi prieteni, care au îmbrăţişat-o cu entuziasm. Apoi Petre Cristea şi ceilalţi specialişti de la A.C.R. l-au ajutat să-şi alcătuiască itinerarul, să pregătească acţiunea în condiţii optime.

Timp de aproape 120 de ore, cei trei automobilişti au străbătut toate judeţele ţării, de la un hotar la altul, conducînd fiecare, cu rîndul, în medie cîte şase ore pe schimb. S-au oprit doar pentru alimentarea maşinii, pentru schimbarea uleiului şi, în unele oraşe (Craiova, Cluj, Iaşi, Braşov), pentru a acorda cîte un interviu-fulger ziarelor locale. Numeroşi iubitori ai automobilismului i-au întîmpinat pe traseu, iar activiştii de la filialele A.C.R. i-au aşteptat cu ceai, cu cafele, cu maşinile de asistenţă tehnică. Dar, spre norocul lor, n-au avut nevoie de nici un fel de ajutor mecanic. Automobilul Dacia 1100 s-a comportat excelent şi tinerii călători n-au putut trăi nici măcar emoţia unei pene de cauciuc.

Paul Năstase şi coechipierii săi s-au întors acasă încîntaţi de performanţa realizată (care echivalează cu un raliu dintre cele mai serioase), de posibilităţile maşinii, de frumuseţea peisajului întîlnit în cale. „Naufragiul" lor voluntar în apele acestei toamne tîrzii şi, uneori, sus, în munţi, în cele ale iernii, şi-a atins scopul. Fără îndoială, în urma acestui test, sportul automobilistic a mai cîştigat trei adepţi, a căror prezenţă o aşteptăm cu interes la startul competiţiilor din sezonul viitor.

Bogdan SIRETEANU

La Iaşi, înconjuraţi de public, înainte de plecarea mai departe

CU O VITEZĂ MAI MARE CA TRAPUL CAILOR

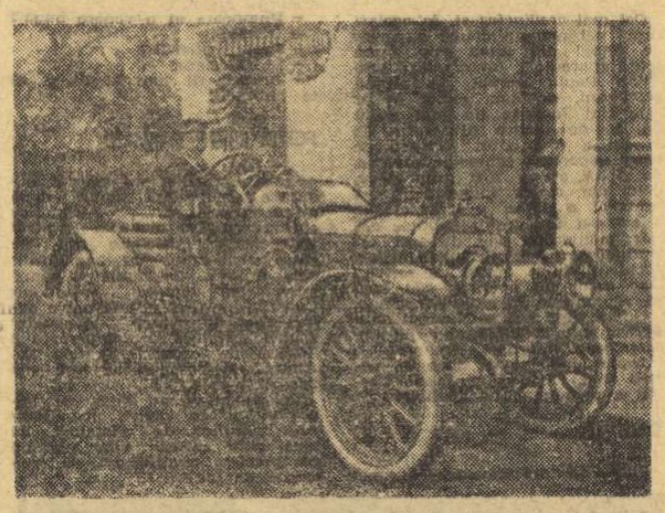
● Avem în faţă „Deciziunea Prefecturii poliţiei Capitalei" din 16 martie 1909, în care sînt înscrise numele şi numerele de circulaţie ale automobiliştilor din Bucureşti. Pe atunci existau în capitala ţării 140 de automobile, în majoritate de fabricaţie franceză şi belgiană. Printre proprietarii de maşini se numărau şi: Ministerul domeniilor, Direcţiunea generală a Serviciului sanitar, Corpul II armată, ziarul „Minerva", Ministerul de finanţe etc.

● Automobil-Club Român, înfiinţat în 1904, îşi avea sediul, cu şase decenii în urmă, într-o clădire cu un etaj de pe str. C. A. Rosetti, unde membrii dispuneau de sală de lectură, bibliotecă, bufet, încăperi pentru şedinţele Comitetului de conducere. Inaugurarea localului s-a făcut la 28 noiembrie 1909 şi, după cum precizează presa vremii, festivitatea s-a încheiat cu un concert oferit de taraful lui Grigoraş Dinicu.

● Deşi avea o vechime de cinci ani, Automobil-Club Român a devenit „persoană morală" abia în 1909, în urma unei legi votate de deputaţi în sesiunea ordinară. Iată cîteva fraze din expunerea de motive care a dus la votarea legii: „Societatea Automobil-Club Român dezvoltă în România gustul, mişcarea şi industria automobilelor, înlesnind particularilor, agricultorilor şi statului adoptarea automobilului ca mijloc practic de locomoţiune, pe temeiul unor dovezi hotărîtoare".

● Întors de la Paris, unde a participat, la 6 februarie 1909, la întrunirea Subcomisiei pentru „regulamentarea circulaţiunei internaţionale a automobilelor", Ion Cămărăşescu, secretarul general al A.C.R. din vremea aceea, a înaintat ministrului Lucrărilor publice un raport în care menţionează problemele discutate şi cere rezolvarea lor şi în ţara noastră. Printre aceste probleme figurau şi: validitatea în toate ţările a permisului de conducere şi a numerelor de circulaţie; reducerea vămilor şi a formalităţilor de trecere a frontierelor pentru membrii cluburilor automobilistice, în scopul dezvoltării turismului-auto; aplicarea regulamentelor de circulaţie şi a unor semne convenţionale.

● Iată o adresă elocventă trimisă conducerii A.C.R., la 12 mai 1909, de către prefectul poliţiei Capitalei: „Accidentele de automobil devenind din ce în ce mai frecvente, sînt nevoit a lua dispoziţiuni mai eficace, cari deşi vor fi vexatorii pentru persoanele ce vor circula în automobile, vor avea însă efectul dorit. Voi înfiinţa echipe de sergenţi de oraş, cari constatînd abaterile, să conducă la comisariate maşinile şi pe conducătorii lor pentru a li se dresa imediat acte de dare în judecată. Regulele stabilite şi cunoscute de toţi sunt: a nu umbla în oraş cu o viteză mai mare ca trapul cailor; a da semnale din timp la cotituri şi la intersecţia străzilor, micşorînd şi viteza; a nu lăsa liberă ieşirea fumului; a aprinde la timp felinarele din faţă şi cel din spatele maşinei".



Unul din automobilele care circulau la Bucureşti în anul 1909: Pipe tip Taunus de 80 CP. La volan, I. Cămărăşescu, secretarul general al A.C.R. din acel timp

DISCUŢII DESPRE CARTING LA PARIS, BUDAPESTA ŞI PRAGA

Ion Bobocel, secretarul general al Federaţiei române de modelism, a luat parte de curînd, la Paris, la Reuniunea plenară a Comisiei internaţionale de aeromodele, din cadrul F.I.A. Domnia-sa a folosit acest prilej pentru a stabili contacte cu persoane din mişcarea franceză de carting şi cu organismele internaţionale specializate, care îşi au sediul în oraşul de pe Sena.

În acelaşi timp, doi din membrii Comisiei centrale de carting din ţara noastră, Petre Burianu şi ing. Marius Orădeanu, aflaţi la Budapesta şi, respectiv, Praga, au avut convorbiri cu comisiile similare din Ungaria şi Cehoslovacia. Ei s-au întors în ţară cu un bogat material documentar, ce va fi folosit la definitivarea regulamentelor proprii noastre activităţi de carting. Iată în continuare o succintă expunere a impresiilor şi constatărilor comunicate de cei trei interlocutori.

● Părerea mea este, a ţinut să precizeze **Ion Bobocel**, că actualmente, în Franţa, cartingul trece printr-un oarecare impas. Cel puţin aşa m-a lăsat să înţeleg unul dintre cei mai activi lucrători pe acest tărîm, dl. Michel Turrier, membru în Comitetul naţional francez de carting şi editor al revistei lunare „Special karting". Cu ani în urmă, cînd „micro-automobilismul" a apărut la orizont, el s-a extins extraordinar în Franţa, mai ales că era încurajat de factorii care se ocupă cu educaţia tineretului. Pe urmă interesul a scăzut. De altfel, această stare de lucruri este vizibilă şi din faptul că industria franceză de automobilism, atît de dezvoltată, nu fabrică motoare sau şasiuri de cart. Motoarele, piesele detaşate sau vehiculele întregi sînt importate din Italia, de la cunoscuta firmă de motociclete Parilla.

În Paris există un magazin central, numit „Tehnokart", de unde cluburile sau simplii amatori îşi procură motoarele, şasiurile, piesele de schimb. Costul unui cart nou se ridică pînă la 800 de franci, adică pînă la a zecea parte din preţul unui automobil de cilindree mijlocie.

Vizitînd magazinul central amintit, am avut prilejul să fac numeroase însemnări tehnice şi să-mi îmbogăţesc documentaţia cu un ghid pentru construcţia de cărturi. Am fost plăcut surprins de amabilitatea cu care gazdele mi-au pus la dispoziţie şi alte materiale documentare.

● În Ungaria, ne-a spus Petre Burianu, activitatea de carting este organizată şi condusă de Automobil Clubul Maghiar. La sediul acestui club am avut un larg şi fructuos schimb de informaţii cu Dvorszky Nandor, care se ocupă în mod special de carting. O precizare: maghiarii au adoptat pentru micile automobile termenul de „go-kart".

În prezent există în Ungaria peste 100 de tineri care posedă licenţă de pilot de go-kart. Calendarul competiţional este destul de bogat şi el cuprinde atît concursuri interne cît şi internaţionale. Activitatea începe în fiecare an încă din iarnă (se organizează chiar şi întreceri pe pistă de gheaţă) şi se încheie toamna tîrziu. Piloţii maghiari participă în ţară la un campionat naţional cu trei etape şi la o cupă a ţărilor socialiste, unde se întrec cu alergători din R.D. Germană, Uniunea Sovietică, Polonia.

Cele mai puternice secţii maghiare de carting îşi au sediile la Budapesta, Dunaújváros şi Györ. Piloţii sînt împărţiţi în trei categorii: juniori, tineret şi seniori. Carturile se fabrică în ţară cu motoare indigene, marca Danuvia. Am văzut însă şi motoare MZ, Parilla şi de alte mărci.

● Cartingul cunoaşte o frumoasă dezvoltare în Cehoslovacia, a remarcat ing. Marius Orădeanu. Automobil Clubul Cehoslovac organizează şi sprijină cu multă grijă această activitate, bazată mai ales pe materiale de fabricaţie internă: motoare Jawa-CZ de 50 cmc, 90 cmc şi 125 cmc. Deşi vizita mea la amatorii de carting din Cehoslovacia a fost scurtă, am avut totuşi posibilitatea să constat interesul lor pentru acest sport şi dorinţa de a se întrece în concursuri cu tinerii noştri, de a face cu ei un schimb de experienţă. Sperăm că această dorinţă va fi îndeplinită în curînd. **(D. I.).**

LA CE COMPETIŢII VOR PARTICIPA AUTOMOBILIŞTII ROMÂNI ÎN 1970

Comisia naţională sportivă auto a avizat calendarul competiţional pentru anul viitor.

COMPETIŢII CU CARACTER INTERN: a) **Campionatul naţional de raliuri**; b) **Campionatul naţional de viteză în coastă.** În primul sînt incluse **Raliul de nord-vest** (organizat de filiala A.C.R. Sibiu la 11 şi 12 aprilie), **Raliul de sud-vest** (Craiova, 2 şi 3 mai), **Raliul de est** (Tg. Mureş, 30 şi 31 mai). Din cel de-al doilea fac parte etapele **Mateiaşul—Cimpulung** (18 şi 19 iulie), **Hula—Mediaş** (15 şi 16 august), **Măgura—Bacău** (5 şi 6 septembrie), **Giuvala—Argeş** (rezervă, la o dată ce se va stabili ulterior).

Din calendarul intern mai fac parte două concursuri de viteză pe circuit, **Raliul începătorilor** (17 mai şi 26—27 septembrie) şi o serie de competiţii (raliuri, probe de îndemînare etc.) organizate pe plan local de filialele A.C.R.

COMPETIŢII INTERNAŢIONALE ORGANIZATE PE TERITORIUL ŢĂRII NOASTRE: **Raliul României** (26—28 iunie), **Raliul Dunării—Castrol** (29 iulie—1 august), **un concurs de viteză în coastă,** ce se va organiza la 3 şi 4 octombrie, pe un traseu încă neprecizat.

COMPETIŢII PESTE HOTARE LA CARE VA LUA PARTE LOTUL NOSTRU REPREZENTATIV: **Marele Premiu al oraşului Brno** (22—24 mai), **Raliul balcanic** (Bulgaria, 20—30 septembrie).

LA SOFIA, CONSFĂTUIRE DESPRE TURISMUL-AUTO

De curînd a avut loc la Sofia o consfătuire internaţională în domeniul turismului-auto, la care au luat parte delegaţii ale automobil-cluburilor din Polonia, România, Iugoslavia, Bulgaria şi Ungaria. Pe agenda de lucru a consfătuirii au figurat următoarele probleme: o expunere a delegaţiei Automobil şi Turing Clubului din Bulgaria privind dezvoltarea turismului automobilistic, intern şi internaţional, în Bulgaria; informări prezentate de conducătorii delegaţiilor asupra turismului automobilistic în ţările lor; întîlniri şi discuţii bilaterale între delegaţii.

Consfătuirea s-a desfăşurat într-o atmosferă cordială, de lucru, căutîndu-se noi căi de dezvoltare a turismului-auto în anul 1970. Au fost investigate o serie de metode şi mijloace pentru sporirea colaborării între organismele specializate din ţările participante, pentru coordonarea eforturilor în scopul de a se da turismului cu automobilul un caracter mai eficient şi organizat.

Se poate sublinia cu satisfacţie că toate delegaţiile prezente la consfătuirea de la Sofia au avut o participare activă, aducînd în discuţie probleme interesante şi propunînd căi concrete de rezolvare a chestiunilor aflate pe ordinea de zi a întîlnirii. Toate delegaţiile au subliniat oportunitatea unor astfel de consfătuiri şi necesitatea ca ele să aibă loc în fiecare an. A fost propusă şi acceptată, de asemenea, şi ideea unor întîlniri bilaterale între delegaţiile automobil-cluburilor participante, pentru discutarea şi semnarea unor acorduri de colaborare.

Delegaţiile au apreciat că întîlnirile bilaterale ar constitui ocazii deosebit de nimerite pentru rezolvarea unor probleme ca: acordarea serviciilor complexe, asistenţa rutieră şi juridică a turiştilor-auto, întocmirea de itinerarii pentru o ţară sau mai multe, schimbul de devize, sistemul de decontare, probleme de propagandă, schimbul de informaţii etc.

Consfătuirea de la Sofia a scos în evidenţă tendinţa generală către consolidarea colaborării frăţeşti între automobil-cluburile participante, dorinţa lor de a dezvolta şi mai mult turismul cu automobilul.

Sergiu MARDEROS
consilier
al Automobil Clubului Român

După „duminica" mea nesportivă de săptămîna trecută, am primit în trei zile două duzini de scrisori de la cititori. Toţi sînt tineri şi toţi fac sport. Nici unul nu pune la îndoială dreptul său la iubire, dar aproape fiecare se întreabă dacă, în ultimă instanţă, ea nu scade cumva randamentul sportivului şi nu-l abate pe bărbat de la preocupările „mai nobile", cum se exprimă un cititor din Galaţi.

Parcurgînd aceste răvaşe, în după amiaza transparentă de decembrie, mi-am adus aminte de Dante, care, fermecat de lumina Paradisului prin care trecea, nu se mai putea orienta de fel, încît îi era greu să-şi dea seama dacă urcă sau coboară. Aruncînd însă o privire către Beatrice — „la donna mia", care devenea din ce în ce mai frumoasă, pricepu că urcă.

Aşa cum sportul este o dilatare a personalităţii omului, prin stimularea facultăţilor sale psiho-fizice, dragostea este treapta ce ni se oferă spre o înţelegere mai înaltă şi mai completă a vieţii. Nu poţi deveni pe deplin solidar cu universul oamenilor fără acest sentiment, fără tensiunea morală pe care el o provoacă. Iubirea aruncă în luptă calităţi umane armonioase, adică pune în mişcare soarele şi ceilalţi aştri. În Symposion, Platon afirmă că valoarea iubirii constă în înnobilare, în spiritualizarea individului, care nu pretinde satisfacţii palpabile imediate, ci stimulează la luptă pentru făptura iubită, pentru un ideal. Iată izvorul energiei creatoare de valori estetice şi de idealizare, pe care îl despică dragostea! Ea este, aşadar, o energie de creaţie spirituală, prin acţiunea ce-o exercită asupra individului, punîndu-i în mişcare elanul vital, deşteptînd într-însul facultăţi care altfel nu s-ar manifesta. Ivirea dragostei îl promovează poet pînă şi pe adolescentul cel mai uscat.

Nu-mi închipui că sportivul, care îşi are îndeletnicirea sa de fiecare zi, o profesie şi un scop de viaţă, s-ar deosebi în vreun fel de semenii săi şi că i s-ar putea impune oprelişti dincolo de limitele fireşti ale cumpătului şi moralităţii. Deprinzînd o disciplină mai înaltă şi un regim de viaţă mai riguros decît cei ce nu cunosc binefacerile culturii fizice, ale efortului sportiv, ale armonioasei concentrări de energie care triumfă asupra forţei brute prin inteligenţă, organizare, economie, el are nu numai dreptul, dar şi nevoia de adierea frumuseţii şi a gingăşiei feminine, de entuziasmul şi pasiunea ce dau sinteza minunată a omului complet.

Unul din corespondenţii mei şi-a amintit de o veche zicală, anume că „un om căsătorit nu mai este decît o jumătate de om". Şi, prin silogism, el deduce că un sportiv îndrăgostit n-ar fi decît un sportiv cu randamentul înjumătăţit. L-aş ruga în încheiere, să mediteze asupra zicătoarei într-un sens mai adînc şi mai puţin glumeţ: un om căsătorit sau îndrăgostit este numai jumătate din ce a fost, fiindcă a renunţat la jumătatea masei dezlănţuite a instinctelor sale, spre a se întregi cu jumătatea fiinţei iubite, care, la rîndul ei, a procedat la aceeaşi amputare a tot ce era egoism într-însa, de dragul înjghebării acelui binom desăvîrşit, care e mai puternic şi mai indestructibil decît orice; o pereche de oameni legaţi prin noblеţea şi altruismul dragostei!

George SBARCEA

Duminicile unui nesportiv

SINTEZA OMULUI COMPLET

RĂSPUNDE Ion Poştaşu

VALENTIN BUGA, ROŞIORII DE VEDE. O.N.T.-ul este singurul în măsură să vă informeze în această problemă. De altfel, există

o convenţie între subsemnatul şi tovarăşii de la O.N.T.: eu să nu mă ocup de excursii şi ei să nu încerce să-mi ia locul la această rubrică!

EUGEN FAVRIS, CÎMPIA TURZII. „Din cauza unei neînţelegeri, la şah, prietenul meu, Sabin Bochiş, s-a jurat că nu mai vorbeşte niciodată cu mine". S-a jurat? Atunci, probabil că v-aţi şi

împăcat între timp! În orice caz, el a avut dreptate: o mutare se consideră efectuată numai atunci cînd mîna a părăsit piesa. Altfel, jucătorul are dreptul de a duce ACEEAŞI PIESĂ în alt loc de pe tablă, mai avantajos. Astfel de litigii se ivesc însă numai în partidele mîilor de şahişti necunoscuţi de... F.R.Ş. Jucătorii adevăraţi, întîi gîndesc şi apoi mută. Nu invers!

IOAN MÎRZA, LEŞUL URSULUI. M-a amuzat începutul scrisorii dv. „Aflîndu-mă în faţa televizorului, cu o oră înainte de începerea meciului de fotbal cu Grecia...". Aţi găsit loc sau aţi stat în picioare? Dar, să vă răspund la întrebare: Martinovici a făcut parte din echipa României, în primul meci cu Elveţia, din cadrul preliminariilor C.M., disputat la Bucureşti. Scor: 2—0.

CHICUS GABRIEL, CLUJ. „Un atacant şutează la poartă, portarul prinde mingea, o bate de pămînt şi apoi degajează puternic. Ajutată şi de vînt, mingea intră în poartă cealaltă, fără să mai fi fost atinsă de alt jucător". Gol valabil! Şi nu e vorba de o problemă pur teoretică. S-au şi înregistrat astfel de cazuri.

M.I. PALCANIN, COLONIA RUSCHIŢA. În partida disputată în 1956, la Belgrad, cu Iugoslavia (scor 1—0 pentru noi), am aliniat următorii 13 jucători (bineînţeles, nu toţi deodată!): Voinescu (Toma) — Zavoda II, Apolzan, Szőke — Bone, Onisie — Cacoveanu, Zavoda I, Alexandrescu (Constantin), Georgescu, Tătaru (Alexandrescu). După cum vedeţi, 11 din aceşti 13 jucători aparţineau clubului C.C.A. (Steaua).

VASILE CIUBA, SALONTA. Cine a născocit această poveste? Un fotbalist cu un picior sigilat? Să mă uit, în orice caz, la unii dintre jucătorii noştri. Poate de aceea nu trag îndeajuns de puternic şi de precis!

MIRCEA PREDA, COMUNA BRADOVA. Dacă un înaintaş, executînd o lovitură liberă INDIRECTĂ, trimite mingea direct în poarta adversă, jocul se reia printr-o lovitură de la poartă (este aut de poartă). Dacă însă în

drumul lui, balonul este atins de un alt jucător, fie din propria echipă, fie din echipa adversă, este GOL. În faza la care vă referiţi, mingea fiind atinsă în prealabil de portar, lucrurile sînt cît se poate de clare: e gol!

Ilustraţii: N. CLAUDIU

ZILNIC, ÎN ZIARUL sportul

informaţii, cronici, reportaje şi comentarii de la cele mai importante evenimente sportive din ţară şi de peste hotare.

Abonaţi-vă neîntîrziat la ziarul SPORTUL. La oficiile poştale din întreaga ţară se primesc ultimele abonamente pe anul 1970.